

Niederschrift über die Bürgerinformationsveranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch zur 191. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 3, Köln-Lindenthal
Arbeitstitel: „Frischezentrum Marsdorf in Köln-Junkersdorf“ sowie zum gleichnamigen Bebauungsplan-Entwurf



Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
61, 61/1
Stadthaus Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

14.07.2015
Frau Seibüchler
Tel. 0221 221-22867
Fax 0221 221-22450

N I E D E R S C H R I F T

über die Bürgerinformationsveranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch zur 191. Änderung des Flächennutzungsplanes im Stadtbezirk 3, Köln-Lindenthal
Arbeitstitel: „Frischezentrum Marsdorf in Köln-Junkersdorf“ sowie zum gleichnamigen Bebauungsplanentwurf

Veranstaltungsort: Aula Schulzentrum Weiden
Ostlandstraße 39,
50858 Köln-Weiden

Termin: 22.06.2015

Beginn: 20:00 Uhr

Ende: 23:45 Uhr

Besucher: ca. 150 Bürgerinnen und Bürger

Teilnehmer/innen Vorsitzender:
Frau Blömer-Frerker, Bezirksbürgermeisterin Lindenthal

Verwaltung:
Frau Berg, Dezernat für Wirtschaft und Liegenschaften
Herr Harzendorf, Amt für Straßen- und Verkehrstechnik
Frau Müller, Stadtplanungsamt
Frau Klemmt, Stadtplanungsamt
Herr Funk, Stadtplanungsamt
Frau Zlonicky, Stadtplanungsamt
Frau Lamberty, Stadtplanungsamt

Externe
Herr Sökeland, Firma Accon
Herr Malik, Firma PTV Group
Herr Oedinger, Firma DU Diederichs

Niederschrift:
Frau Seibüchler, Stadtplanungsamt

Frau Blömer-Frerker, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und stellt das Podium vor. Sie weist darauf hin, dass Herr Höing, Dezernat für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr, wegen Krankheit verhindert ist und durch Frau Müller, Leiterin des Stadtplanungsamtes, vertreten wird. Sie erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Handhabung der Wortmeldezettel.

Sie bemerkt, dass der heutige Termin nicht der Wunschtermin der Bezirksvertretung ist. Die Bezirksvertretung habe darum gebeten, die Veranstaltung nach den Sommerferien zu terminieren.

Aus der Bürgerschaft folgen zustimmende Einwände und Aufforderungen zur Vertagung bzw. Wiederholung an einen Termin nach den Sommerferien.

Frau Müller erläutert, dass eine Terminverschiebung nicht möglich ist. Der Stadtentwicklungsausschuss als zuständiges Gremium hat entschieden, dass die Veranstaltung vor den Sommerferien durchgeführt werden soll. Sie weist aber auch darauf hin, dass es sich um die allererste Beteiligungsveranstaltung im formellen Verfahren zur Schaffung von Planungsrecht für ein Frischezentrum in Marsdorf handelt. Im Weiteren erläutert sie den Ablauf der Bauleitplanverfahren.

Frau Berg begrüßt die Bürgerinnen und Bürger. Sie erläutert die bisherigen Schritte zur Entwicklung der Konzepte für das Frischezentrum (Alternativstandortprüfung, Standortentscheidung, gutachterliche Untersuchungen) und weist darauf hin, dass die Verwaltung den Auftrag der Politik, ein Frischezentrum in Marsdorf zu realisieren, bestmöglich umsetzen muss.

Es gibt verschiedene Grundsatzbeschlüsse, die die Verlagerung des Frischezentrums vorgeben. Derzeit ist der Großmarkt in Raderberg. Die Gebäude dort befinden sich in einem nicht zeitgemäßen und stark modernisierungsbedürftigen Zustand; die umliegenden Straßen sind überlastet und die enge Umrandung durch Wohnbebauung sprechen gegen eine Erhaltung des Standortes.

2007 gab es zwei Ratsbeschlüsse, in denen zum einen die Verlagerung des Großmarktes und zum anderen Marsdorf als neuer Standort beschlossen wurden. Gründe für den Standort Marsdorf sind die sehr gute Verkehrsanbindung (Autobahnanbindung), keine Wohngebiete in unmittelbarer Nachbarschaft, ausreichende Fläche in städtischem Eigentum und Flächenkapazität, die die Ansiedlung frischemarkt-affiner Betriebe in der Nähe ermöglichen.

2009 gab es einen Ratsbeschluss zur Untersuchung von Verkehr und Wirtschaftlichkeit.

2011 wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Aus allen Untersuchungen ergab sich, dass der Standort Marsdorf verkehrstechnisch tragbar ist. Im Anschluss wurde vom Büro DU Diederichs eine bauliche Konzeption erstellt um die Machbarkeit aus emissionstechnischer Sicht am Standort nachzuweisen. Zudem wurde eine betriebswirtschaftliche Machbarkeitsstudie erstellt, die auch die Bedarfssituation differenziert untersuchte.

Ergebnis der vorgenannten Studien ist, dass ein Frischezentrum gebraucht wird, da es ein wichtiger Bestandteil in der Nahversorgung der Stadt und Region ist. Wochenmärkte, Gastronomie und Kleinmärkte werden mit frischen Waren bestückt, so dass im gewissen Sinne der Veedel-Charakter erhalten bleiben kann.

Frau Klemmt erläutert die konzeptionelle Planung. Der Rat hat den Standort Marsdorf für das geplante Frischezentrum beschlossen und somit den Auftrag an die Verwaltung erteilt, die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung – zunächst die Änderung des Flächennutzungsplanes - vorzubereiten. Der aktuelle Flächennutzungsplan weist überwiegend landwirtschaftliche Fläche, aber auch Gewerbefläche und Grünfläche aus. Dem gegenübergestellt wird der Änderungsplan, dessen Entstehen auf umfangreichen Untersuchungen und Recherchen basiert. Dieser ist wie folgt vorgesehen:

Die für das Frischezentrum erforderlichen Flächen in einer Größe von 15,6 ha werden südlich der Toyota-Allee als Sondergebiet (SO) Frischezentrum dargestellt. Nördlich der Toyota-

Allee zwischen Emmy-Noether-Straße und A1 werden die Flächen für Frischezentrum-affine Betriebe als Sondergebiet (SO) Frischezentrum-affine Betriebe dargestellt. Die angrenzende Fläche östlich der Emmy-Noether-Straße und westlich der bestehenden gewerblichen Bauflächen – heute als gewerblicher Parkplatz genutzt, im Flächennutzungsplan als Grünfläche dargestellt – wird im Sinne einer topographischen Berichtigung ebenfalls als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die Fläche zwischen der südöstlichen Grenze des Sondergebiets (SO) Frischezentrum und der Rheinischen Allee wird im Sinne einer Arrondierung als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die heute als gewerbliche Bauflächen im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellten Flächen entfallen in der bisherigen Form. Die südlich der Fläche Sondergebiet (SO) Frischezentrum gelegenen Flächen werden als Grünflächen dargestellt und ermöglichen damit, die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen eingriffsnah realisieren zu können.

Herr Funk erläutert den bestehenden Bebauungsplan im Vergleich zu dem geplanten. Anhand eines Planes wird erläutert, wo die Erschließungsstraße entlang laufen, wie , orientiert am emissionsoptimalen h-förmigen Bau eines Frischezentrums, sie Flächenzuschnitte für das Frischezentrum sowie die frischezentrum-affinen Betriebe sind.

Herr Malik, PTV Group, stellt das Verkehrsgutachten vor, das für den Kölner Westen in diesem Zusammenhang erstellt wurde. Hierfür wurde im Zeitraum 2010 bis 2011 das Verkehrsaufkommen beobachtet. Es wurden Straßen aller Art (Wohnstraßen, Autobahnen etc.) einbezogen und auch Absprachen mit den Nachbargemeinden getroffen. Aufgrund dieser Erkenntnisse war eine Prognose für die Zukunft zu erstellen. Dabei wurden weitere geplante Vorhaben, aber auch die bereits begonnenen bzw. beschlossenen Baumaßnahmen (Ausbau von Straßenkreuzungen, Autobahnkreuze, etc.) einbezogen. In Frankfurt wurde 2004 ein Frischezentrum eröffnet, das in seinen Ausmaßen den hiesigen Gegebenheiten entspricht. Die dort gemachten Erfahrungswerte wurden in die Untersuchung als Annahmen einbezogen. Hier ist zu erwähnen, dass der durch das Frischezentrum verursachte Verkehr überwiegend in den Nachtstunden zunimmt und somit den normalen Berufsverkehr nicht tangiert. Fazit ist, dass sich die prognostizierten Mehrbelastungen im Rahmen halten und durch den Ausbau von Verkehrsknotenpunkten und Steuerung der Lichtsignalanlagen weiter eingegrenzt werden können.

Herr Sökeland, erläutert die erstellten Lärmgutachten. Hier wurde zum einen der Gewerbelärm untersucht, der von dem geplanten Frischezentrum ausgehen wird und zum anderen der zu erwartende Verkehrslärm. Zur Beurteilung wurden Immissionspunkte definiert, an denen die Werte gemessen werden. Die gemäß rechtlichen Vorgaben zulässigen Werte dürfen nicht überschritten werden.

Zur Eingrenzung der Lärmbelastung wurde die geplante Bauweise optimiert. Die h-förmige Bauform ermöglicht es, dass die Ladebereiche zu den Wohngebieten hin abgewandt sind. Zudem werden die LKW-Stellplätze in den abgewandten Bereichen angesiedelt. Darüber hinaus ist vorzusehen, dass elektrische Anschlüsse für den Kühlungsbetrieb auf den LKW's bestehen, die wesentlich leiser arbeiten als die LKWs selber. Die Lärmbelastung durch den Verkehr kann gemindert werden, in dem Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. LKW-Fahrverbote auf einzelnen Straßenzügen auferlegt werden. Die Immissionswerte müssen fortlaufend kontrolliert werden.

Frau Blömer-Frerker eröffnet die Diskussion.

N.N. 1 stellt in Frage, dass ein Frischezentrum nötig ist. Er bezieht sich auf die gemachten Ausführungen und zweifelt diese an, da es genügend Frischezentren gibt (Rewe, Edeka). Er sieht es als Verschwendung von Steuergeldern an. Als Beispiel erwähnt er den Schlachthof an der Liebigstraße, der seinerzeit errichtet wurde. Mittlerweile stehen die Räume leer. Falls man ein Frischzentrum dennoch für nötig erachten sollte, sollte sich ein mutiger und risiko-

freudiger Investor finden. Es muss nicht alles mit staatlicher Subvention erfolgen. Politisch Verantwortliche sollten nach privaten Lösungen suchen; sie würden sie auch finden.

N.N. 2 macht klar, dass die Politik zwar die Entscheidungen trifft, aber die Verwaltung die Vorlage bietet. Die Vorlage für diese Maßnahme wurde von Frau Bergs Vorgänger eingebracht, wobei von 15 untersuchten Standorten elf gestrichen wurden und vier übrig blieben. Eine Begründung für diese Auswahl wurde nicht gegeben. Marsdorf war unter den vier verbleibenden Standorten. Hintergründe wurden der Bevölkerung nicht in korrekter Form weitergegeben und Zahlen wurden beschönigt. Bei Betrachtung der Umsatz-Tonnen im Verhältnis zu den beschäftigten Mitarbeitern bisher in Raderberg und zukünftig am ggf. neuen Standort Marsdorf müsste eine Wirtschaftsdezernentin hellhörig werden, da dies in keinem Verhältnis steht.

Es wurde gefordert, bei der Verkehrsuntersuchung von realistischen Zahlen auszugehen, was nicht erfolgt ist.

Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde ausgesagt, dass ein Frischezentrum im Umfeld komplett fehle. In Bornheim, ca. 15 km entfernt, gibt es jedoch genau so einen Betrieb, wie er jetzt hier geplant ist. Der Markt in Bornheim finanziert sich aufgrund der Gründung einer Erzeugergenossenschaft zu 100 % selbst. Wie konnte dies außer Betracht gelassen werden? Die Notwendigkeit für ein weiteres Frischezentrum ist daher nicht gegeben.

Bei dem Lärmschutzgutachten wurden die Betriebsgeräusche unbeachtet gelassen. Die Arbeitszeiten sind nachts von 1 Uhr bis morgens 9 Uhr; während dieser Zeit scheppern die Paletten, fallen Sachen auf den Boden und fahren die LKWs an. Er ist selber Lieferant eines Großmarktes und weiß, was es bedeutet. Dies alles wurde nicht berücksichtigt. Davon jedoch sind die Anwohner unmittelbar betroffen. Es müssten erhebliche geräuschreduzierende Maßnahmen ergriffen werden, die aus Kostengründen nicht umgesetzt werden können. Die schlechten Gutachten werden passend gemacht, bevor sie der Bevölkerung präsentiert werden.

Er beschäftigt sich seit sieben Jahren hobbymäßig mit der Planung, da er den Bau verhindern möchte. Die Darbietung gegenüber dem Bürger am heutigen Abend bezeichnet er als ausgesprochen dürftig. Zu befürchten ist, dass ein Hochleistungszentrum entstehen wird mit Verkehrszufluss über die Dürener Straße. Diese wird maßlos überlastet sein und man wird Straßen (Bachemer Straße), die durch den Grüngürtel führen, ausbauen müssen.

Es wird ein Hinweis auf ein Gutachten „Klimawandel – gerechte Metropole Köln“ gegeben, in dem auf Klimaauswirkungen hingewiesen wird. Grünstreifen wurden zum Klimaschutzgebiet erklärt und Dächer wurden begrünt, um erforderliche Klimaqualitäten zu erhalten. Dem wird hiermit massiv entgegen gesteuert. Dies sollte doch mit in Betracht gezogen werden.

Frau Berg erwähnt, dass sie jederzeit Rede und Antwort steht, aber bei vielen Veranstaltungen zum Frischezentrum im Vorfeld unerwünscht war. Heute geht es um die Bauleitplanung. Die Stadtverwaltung muss das Stadtgebiet als Ganzes sehen und in der Innenstadt besteht die Absicht, im Umfeld des noch bestehenden Großmarktes den Grüngürtel zu erweitern. Heute Abend wurde die Präsentation bewusst knapp gehalten, aber sie steht gerne an anderer Stelle für weitere Erläuterungen zur Verfügung.

Herr Harzendorf weist darauf hin, dass er bereits auf verschiedenen Veranstaltungen zu dieser Thematik war, womit die Wichtigkeit der Sache hervorgehoben wird.

Er verweist darauf hin, dass es unzweckmäßig ist, dass die LKWs bis fast an die Innenstadt heran fahren. Daraus ergibt sich für ein künftiges Frischezentrum ein Standort in der Nähe des Autobahnringes. Im Weiteren unterstreicht er, dass die angewandten Zahlen und der Vergleich mit dem Frischezentrum Frankfurt plausibel sind. Ansonsten weist er auf die Umfänglichkeit der vorliegenden Gutachten hin.

N.N.3 hat sich darüber informiert, wann die Auffahrt von der Bonnstraße auf die A4 gebaut wird. Ihm wurde die Auskunft erteilt, dass das Planfeststellungsverfahren läuft. Mit ggf. vorliegenden Einwänden dauert es bis zu fünf Jahren bis das Verfahren abgeschlossen werden kann. Die Zeit für den Bau der Straße beträgt dann wahrscheinlich noch mal zwei Jahre. Während dieser Zeit läuft der Verkehr über das total überlastete Autobahnkreuz Köln-West. All das wurde nicht berücksichtigt.

Herr Harzendorf bringt ein, dass genau das in das Verkehrs-Gutachten eingeflossen ist und auch weiterhin einfließen wird.

N.N. 4 wohnt seit 1974 am Autobahnkreuz Köln-West. Trotz verschiedener Maßnahmen einschließlich Übertunnelung der Autobahn im Kreuz gibt es lärmtechnisch keine Entlastung. Für andere Projekte (Bundesgartenschau in Köln, Umsiedelung des Botanischen Gartens nach Marsdorf) hat die Stadt kein Geld. Warum jetzt auf einmal für die Umsiedelung des Frischezentrums? Im Kölner Westen sind alle Straßen einschließlich Autobahnen täglich verstopft. Die Zählungen für die Gutachten müssen in den Weihnachtsferien stattgefunden haben, da sie nicht die Alltagssituation widerspiegeln. Tempolimits werden eh nicht eingehalten. Keiner denkt an Kinder, da in den überlasteten Straßenzügen Schulen und Kindergärten angesiedelt sind. Er droht eine Klage an.

N.N. 5, Bürgerinteressengemeinschaft Junkersdorf, weist auf Informationsmaterial auf deren Internetseite hin. Es wird bestätigt, dass es einen Ratsbeschluss zur Verlagerung des Großmarktes gibt, in dem die Fläche jedoch für die Durchführung einer Bundesgartenschau vorgesehen wurde. Durch die nun geplante Maßnahme „Parkstadt Süd“ werden jedoch Freiflächen zerstört.

Die Umsiedelung des Großmarktes aus Raderberg soll erfolgen, da dort die Straßen überlastet sind, und die Bevölkerung geschützt werden soll. Die Anwohner im Bereich Marsdorf möchten auch geschützt werden, da die Straßen ebenfalls überlastet sind.

Es wird angemerkt, dass die Hälfte der Anwohner nächste Woche in Urlaub fährt und keine Zeit hat, sich noch mit dieser umfassenden Thematik zu beschäftigen.

Die Verkehrsanbindung kann nicht als sehr gut bezeichnet werden. Schneller Zugang zur Autobahn ist ein Witz, da eine Kreuzung als Linksabbieger von der Horbeller Straße passiert werden muss und „Links abbiegen“ ist nie schnell möglich. Weiterhin führt der Weg zur Autobahn über die Bonnstraße, die wird jedoch im Gutachten als nicht mehr ausbaufähig bezeichnet. Bei dem Verkehrsgutachten wurden die Marsdorfer Straße und der Salzburgerweg nicht berücksichtigt; wahrscheinlich, weil es hier keine Lösung gibt. Die Bürgerinteressengemeinschaft Junkersdorf hat seinerzeit gegen den Ausbau Marsorfer Straße geklagt. Laut Gerichtsurteil sollte die dort befindliche Ampel so geschaltet werden, dass nur fünf Fahrzeuge durchgelassen werden. Dieses Gerichtsurteil wurde nie umgesetzt. Als Grund habe Herr Harzendorf angegeben, dass sich der Verkehr dann bis auf die Autobahn zurück stauen würde.

Hinweis auf den Vergleich mit dem Frankfurter Frischezentrum: dieses liegt zum einen weit außerhalb der Stadt und wird zum anderen ausschließlich über Autobahnen erschlossen. Somit kann der Vergleich nicht befürwortet werden.

Die im rechtsgültigen Bebauungsplan Toyota Allee eingegangenen Verpflichtungen (z.B. niveaufreie Querung der Bahntrasse im Zuge der Horbeller Straße) wurden bis heute nicht umgesetzt. Hierzu gibt es eine Stellungnahme der Interessengemeinschaft, auf die verwiesen wird. Hier wird auch auf die Ausgleichsmaßnahmen in Form von Begrünung hingewiesen. Eine Antwort auf die Frage, wo die Begrünungsmaßnahmen stattgefunden haben, hat Herr Höing bis heute nicht gegeben.

Man sollte sich mit dem Bau des Frischezentrums auf die Fläche beschränken, die bereits heute als Gewerbegebiet ausgewiesen ist und nicht weitere hochwertige Bodenflächen zerstören. Die vorhandene Fläche würde ausreichen.

N.N. 6, Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz, weist darauf hin, dass die Bezirksregierung sich richtigerweise gegen die Einrichtung von Großparkplätzen an der Autobahn ausgesprochen hat, da dadurch wertvoller Boden vernichtet wird. Wo ist die Bezirksregierung jetzt?

Das Gelände ist von Landschaftsschutzgebieten eingerahmt. Hier wird hervorgehoben, dass der Zugang über Bonnstraße und Bachemer Straße auf das Gelände erfolgen muss. Die Bachemer Straße gehört in diesem Bereich zum Landschaftsschutzgebiet. Ein Ausbau der Bachemer Straße wird auf gar keinen Fall hingenommen. Ggf. müssen Gerichte Einschränkungen auferlegen.

Der Abfluss des Verkehrs vom Frischezentrum wird über Dürener Straße und Bachmer Straße erfolgen, was die dortigen chaotischen Verkehrsverhältnisse verstärken wird.

N.N. 7, Bürgerinteressengemeinschaft Junkersdorf, schließt sich ihren Vorrednern zunächst an.

Ihre Einschätzung ist, dass wichtige Informationen von der Verwaltung zurückgehalten werden. Der Termin der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Woche vor Beginn der Sommerferien und die Antwort-Frist in den Ferien wird erneut als untragbar bezeichnet.

An allen Messpunkten für Luftschadstoffe des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW werden grenzwertige oder darüber liegende Werte ermittelt. Dies macht sich bereits durch gesundheitliche Probleme bei Kindern bemerkbar. Diese Messwerte werden jedoch bei den Gutachten nicht oder nicht hinreichend berücksichtigt, obwohl die Zahlen öffentlich zugänglich sind. Eine Messstation in der umweltbelasteten Wohngegend wurde abgebaut, was in ihren Augen nur vorsätzlich geschehen kann.

Für die Lärmbelastung gilt das gleiche. Auch hier werden Grenzwerte gemessen, die in den Vorträgen nicht berücksichtigt wurden. Und dies, obwohl es Aufgabe der Verwaltung ist, Belästigungen für die Bürger einzuschränken.

Es wurde von der Verwaltung bisher dargestellt, dass das Gebiet überwiegend als Gewerbegebiet ausgewiesen ist. Anhand der Pläne stellt sich jedoch heraus, dass nur ein kleiner Teil des geplanten Areals als Gewerbegebiet bezeichnet ist.

In einer aufwendigen, gemeinsamen Analyse der Städte Köln, Frechen und Hürth wurde genau dieses Gebiet als Klima-Puffer-Zone gekennzeichnet. Über diese Gebiete wird dringend benötigte Kaltluft aus der Ville ins Stadtgebiet transportiert. 2002 hat die Firma Accon in einem Gutachten auf eben diese Winde hingewiesen. Das aktuelle Gutachten widerspricht dem von 2002.

Die erwarteten Informationen werden in dieser Veranstaltung nicht gegeben und die Darstellungen u.a. die Abwicklung des anfallenden Verkehrs ist nicht nachvollziehbar.

Vorschlag ist, die Verkehrssituation zu den Stoßzeiten vor Ort zu beobachten ungeachtet jeglicher Gutachten.

Um eine weitere Stellungnahme zu der Luftbelastung wird gebeten.

Frau Müller erläutert das weitere Vorgehen und macht deutlich, dass sich die formalen Bauleitplanverfahren am Beginn befinden. Es wird keine weitere frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung geben. Aufgabe der Verwaltung ist es, die hier gemachten Einwände und Vorträge und auch die Anmerkungen, die in nächster Zeit schriftlich eingehen werden, fachlich zu bewerten und an die Ausschüsse des Rates und die Bezirksvertretung weiterzugeben. Sie werden bei den Beschlüssen zu den Bauleitplanungen berücksichtigt. Im nächsten Beteiligungsschritt folgt die Offenlage zur FNP-Änderung und zum Bebauungsplanentwurf. Dazu bedarf es aber zunächst eines Bebauungsplans.

Frau Berg erwähnt, dass der Ratsbeschluss aus 2007 nicht allein darauf abzielte, eine Bundesgartenschau auszurichten, sondern auf die Situation in Raderberg abstellte. Zur Verkehrssituation verweist sie auf die Ausführungen von Herrn Harzendorf. Ihre Aufgabe war zu prüfen, ob Köln ein Frischezentrum benötigt und dazu gab es eine Markt- und Bedarfsanalyse. Dann war das bauliche Konzept zu erstellen und zu untersuchen, in welcher Form es

betrieben werden soll. Der Vergleich zu dem Frischezentrum in Frankfurt wurde im Rahmen der Markt- und Bedarfsanalyse lediglich in Bezug auf die Größe, nicht auf die Verkehrssituation angestellt. Die Ergebnisse der vorgenannten Untersuchungen werden bei der Beschlussfassung berücksichtigt.

Herr Harzendorf erläutert anhand eines Planes, wie der Verkehrsabfluss vom Frischezentrum zu erwarten ist. Hierbei wurden alle planbaren Einflüsse berücksichtigt. Es gibt zum einen die Zuführung der Güter mit großen LKW's und zum anderen den Abfluss der Waren in den Nahbereich oder auch weiter entfernt. Die Verkehrsballung findet im unmittelbaren Bereich des Frischezentrums statt. Je weiter entfernt vom Frischezentrum desto geringer die Verkehrsbelastung. Die Belastungen halten sich in Grenzen; es gibt im Bereich Gleuelerstraße. Aber auch im Bereich Salzburgerweg / Stadion Verkehrsverdichtungen, für die eine Lösung durch Lärmschutz gefunden werden muss. In der Kernlage von Junkersdorf wird sich der zusätzliche Verkehr nicht auswirken.

N.N.8 wirft ein, dass nicht geklärt ist, wer das Frischezentrum betreiben soll. Zudem ist das Wirtschaftlichkeitsgutachten nicht nachvollziehbar; es verstößt gegen das EU-Recht. Es wird eine hohe jährliche Bezuschussung erforderlich werden. Mittlerweile wollen einige Händler das Frischezentrum selber betreiben. Es zeichnet sich ab, dass es zwei Frischezentren geben wird, nämlich eines für die alteingesessenen größeren Betriebe und eines für die kleineren Betriebe. Zusammenfassende Frage: Wer soll das Frischezentrum betreiben und wer soll die 100 Mio Euro bezahlen.

Frau Berg erwidert, dass kein Betrag von 100 Mio Euro im Raum steht. Die Händler wollen das Frischezentrum nicht selber betreiben, sondern die Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt bekommen. Die Ausführungen sind teilweise unrichtig. Entgegen der Behauptung wurden Händler-Informationsveranstaltungen geführt. Es handelt sich bei den Händlern jedoch um keine homogene Gruppe. Es geht um die Händler, die auf ein Frischezentrum angewiesen sind.

Der Betrieb des Frischezentrums ist kostendeckend.

Ein Vorschlag der Verwaltung ist, dass ein privater Partner das Frischezentrum plant und baut und den technischen Betrieb übernimmt. Die Stadt bleibt Besitzerin der Halle und des Grundstückes und betreibt die Marktverwaltung. Dieser Vorschlag muss von den beteiligten Gremien des Rates beschlossen werden. Es ist noch kein Beschluss getroffen worden, da der Wirtschaftsausschuss vertagt wurde.

Die bauliche Konzeption von DU Diederichs wurde unter Berücksichtigung der Markt- und Bedarfsanalyse angepasst, in dem das Gebiet verkleinert wurde. Dies zeigt, dass die betriebswirtschaftliche Machbarkeitsstudie Einfluss genommen hat.

Herr Oedinger, erläutert, dass Frankfurt aufgrund vergleichbarer Umschlagsmenge als Beispiel herangezogen werden kann. Andere Städte sind außen vor. Hamburg hat z.B. aufgrund der Anlandung von großen Schiffen einen viel größeren Umschlag und München bedient gesamt Osteuropa. Beide Städte sind daher nicht als Maßstab heranzuziehen.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht von der Firma DU Diederichs stammt. DU erstellte ein Gutachten zur emissionsoptimierten Baukonzeption auf den gegebenen Grundstücksflächen.

Auch bei einer subventionsfreien Lösung wird für die Errichtung eines Frischezentrums eine bestimmte Fläche auf einem Stadtgebiet benötigt, so dass die Fläche anderweitig nicht mehr zur Verfügung stehen kann.

Zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel als den Straßenverkehr wird erwähnt, dass bei einer großflächigen Auslagerung ggf. mehr über Flugverkehr abgewickelt werden muss. Dann würden weitere Wege und erhöhter Fluglärm entstehen. Bremen hat 2002 einen

Großmarkt mit Bahnanschluss errichtet. Da der Transport frischer Güter gar nicht mehr über die Schiene abgewickelt wird, wird dieser neue Bahnhof nicht genutzt.

Es wird darauf hingewiesen, dass auch in Frankfurt eine Ortschaft in der Nähe des Frischezentrums ist und auch da Umweltprobleme diskutiert wurden.

N.N. 9 merkt an, dass Frau Berg eine Baugenehmigung für DHL direkt neben der Firma Bolder erteilt hat. Der Bebauungsplan erlaubt keine Spedition und plötzlich wird die Ansiedlung von DHL genehmigt.

Es wird erwartet, dass Zahlen von diesem Verteilzentrum in den Verkehrsuntersuchungen eingebracht werden, da es wahrscheinlich schneller kommen wird als das Frischezentrum. Auch hierdurch werden Lärm und Verkehr beeinträchtigt; beides sehr wichtige Faktoren für die Lebensqualität.

Frau Berg stellt richtig, dass sie keine Baugenehmigung erteilen kann; die erteilt Herr Höing. Eine Ansiedlung der DHL wird mit der Auflage genehmigt, dass weder Verkehrs- noch Lärmbelastung entstehen. Hier gibt es aber noch Diskussionen diese Auflage betreffend, die noch nicht abgeschlossen sind.

N.N.10, Geschäftsführer der Firma Bolder Arzneimittel, erwähnt, dass der Verkehrsbereich Rheinische Alle / Horbeller Straße als kritisch angesehen wurde; hier aber die Firma Bolder angesiedelt ist und DHL angesiedelt werden soll. Als Firma zur Herstellung von Arzneimitteln ist sie auf gute Luft angewiesen und jetzt soll diese Speditionsfirma in unmittelbarer Nachbarschaft angesiedelt werden. Es handelt sich um ein Familienunternehmen, welches seit 90 Jahren in Köln ansässig ist. Mit Unterstützung der Wirtschaftsförderung erfolgte seinerzeit eine Umsiedlung aus Raderberg, Nachbarschaft des bisherigen Großmarktes, an den Standort Marsdorf. Die Firma hat sich seither sehr gut weiter entwickelt. Die Firma ersucht auf verschiedenste Weise um Gehör, da die geplante Neuansiedlung existenzgefährdend scheint. Erschreckend wird empfunden, dass die Hilferufe nicht erhört werden.

Frau Müller ergänzt auf die Aussage, dass der Bebauungsplan keine Speditionen zulasse, dass der Bebauungsplan Zonierungen mit unterschiedlichen Abstandsklassen aufzeigt. Das Verfahren der Baugenehmigung sieht vor, dass bei Nachweis der schall- und verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit ein Anspruch auf Genehmigung besteht. Hierüber ist noch nicht entschieden. Wenn die Vorgaben nachweislich eingehalten werden, wird die Genehmigung erteilt werden.

Frau Blömer-Frerker zitiert in diesem Zusammenhang einen Brief aus der vorigen Woche, den sie an Herrn Höing gerichtet hat:

„Der Bezirksvertretung Lindenthal ist in ihrer Sitzung am 08.06.2015 nicht mitgeteilt worden, dass Ihre Fachverwaltung nach der Bewertung des Lärm- und Verkehrsgutachtens bezüglich der möglichen Ansiedlung von DHL in Marsdorf entschieden hat, dass einer Baugenehmigung nichts im Wege steht. Gegen diese Entscheidung legen wir unser Veto aus folgenden Gründen ein:

- 1. Beschluss der Bezirksvertretung vom 15.09.2014,*
- 2. der Bezirksvertretung Lindenthal sind die Gutachten sobald wie möglich nach Fertigstellung vorzulegen,*
- 3. die Bezirksvertretung Lindenthal fordert die Verwaltung auf, keine Baugenehmigung für das fragliche Grundstück zu erteilen, bevor die Bezirksvertretung Stellung zu den Gutachten genommen hat,*
- 4. die Verwaltung wird aufgefordert zu erklären, wie sie die von ihr unterstützte Erweiterung der benachbarten Firma Bolder mit der geplanten DHL-Ansiedlung in Einklang bringen will.*

Eine weitreichende Änderung des Bebauungsplanes (keine Spedition) kann ohne die Beteiligung der Politik nicht durchgeführt werden. Aus den genannten Gründen bitten wir Sie eindringlich, dass keine Entscheidungen ohne Mitwirken der Bezirksvertretung Lindenthal getroffen werden.

Ich hoffe, dass eine kommunalaufsichtsrechtliche oder gerichtliche Klärung der unterlassenen Beteiligung der Bezirksvertretung Lindenthal nicht notwendig sein wird. Für ergänzende Rückfragen stehe ich gerne zu Verfügung.“

N.N.11 sagt, dass ein Grüngürtel in Raderberg erkaufte wird mit der Aufgabe vom Grüngürtel in Marsdorf.

Weiterhin hätte sie gerne einen Vergleich des Verkehrsaufkommens in 2007 und heute, um die Entwicklung des Verkehrs auch ohne Frischezentrum betrachten zu können.

Frau Blömer-Frerker erläutert auf Zwischenruf nochmals den bisherigen Ablauf des Verfahrens.

Frau Müller verlängert die Frist zur Stellungnahme um zwei Wochen bis zum 17.07.2015. Die heute gemachten Anregungen werden aufgenommen und brauchen nicht noch mal schriftlich eingebracht werden.

N.N. 12, Bezirksvertretung Lindenthal;

Frau Blömer-Frerker unterbricht, da vereinbart ist, dass Politiker an Bürgerbeteiligungen generell nur anwesend sind und den Bürgern zuhören; sich ansonsten aber zurückhalten.

N.N. 12 erhält dennoch kurz das Wort: sie bittet erneut darum, dass die Bürgerbeteiligung nach den Ferien fortgesetzt wird. Zudem möchte sie wissen, wie der Lärmschutz an der Gleueler Straße optimiert werden soll.

N.N. 13 ist landwirtschaftlicher Betriebsleiter und davon betroffen, dass durch den Bau des Frischezentrums landwirtschaftliche Fläche wegfällt. Er stellt zudem die Frage in den Raum, wie frische Produkte zur Belieferung des Frischezentrums erzeugt werden sollen, wenn die Anbauflächen zerstört werden. Nicht außer Acht zu lassen ist die dortige hervorragende Bodengüte.

N.N. 14, Verkehrsclub Deutschland VCD, erwähnt, dass Gut Horbell im Lärmgutachten als Mischgebiet eingestuft wurde. Die Frage ist, welche Richtwerte in diesem Gebiet gelten würden, wenn es als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen wäre.

Die Gutachten sind plausibel. Aus den aktuellen Schilderungen der Faktoren Luft, Lärm und Verkehr wird aber ersichtlich, dass Steigerungen der Belastungen nicht mehr zulässig sind, so dass auch die Ansiedlung eines Frischezentrums bzw. zusätzlich DHL nicht möglich ist. Als Schlussfolgerung sollten Planungen angedacht werden, die das Verkehrsaufkommen mindern und nicht erhöhen.

N.N. 15 ist Anwohner in Frechen-Bachem und erklärt, dass bereits von 1 ½ Jahren eine Bürgerbeteiligung in Hürth stattgefunden hat. Zudem sind Gutachten durch die Stadt Frechen und den Erftkreis erstellt worden. Sind diese Ergebnisse innerhalb der Stadt Köln weiter transportiert und berücksichtigt worden?

Gutachten zu den Kosten werden vermisst. Es werden immense Kosten auf die Städte und auch die Steuerzahler zukommen, was hier nicht angesprochen wurde. Machbarkeitsstudien und Gutachten werden erstellt, aber der wichtigste Aspekt, die Kosten, werden nicht diskutiert.

Frau Müller merkt hierzu an, dass es sich bei dieser Veranstaltung um die erste im Rahmen der Bauleitplanverfahren in der Verantwortung der Stadt Köln und Planungshoheit handelt. Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit werden im weiteren Verfahren Gespräche zu Nachbargemeinden gesucht und Anregungen aufgenommen. Formal werden diese nach der Sommerpause im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Absatz 1 Baugesetzbuch eingebunden.

Sie betont, dass die Veranstaltung heute mit dem Planrecht befasst ist; es geht nicht um die Frage der Wirtschaftlichkeit eines Frischezentrums.

In heutigem Stadium werden alle Anregungen aufgenommen und im Rahmen des Verfahrens dem Rat zur Entscheidung vorgelegt.

N.N. 16 übt Kritik am zeitlichen Ablauf des gesamten Verfahrens. 2007 ist die Angelegenheit initiiert worden und bis zum Jahr 2015 ist nichts weiter passiert. Heute findet man plötzlich Begründungen der Dringlichkeit für bestimmte Termine, was natürlich beim Bürger nicht nachvollziehbar ist und gewisse Erbitterung hervorruft. Um Fristen einzuhalten wird jetzt unter gewissem Zeitdruck gearbeitet, weil die vergangenen acht Jahre nicht genutzt wurden, um in Ruhe Entscheidungen zu treffen.

Zudem ist er der Meinung, dass die Gutachten Lärm und Verkehr nicht synchronisiert sind.

Herr Malik nimmt sofort Stellung, in dem er gesteht, dass in Marsdorf bereits jetzt eine gewisse verkehrliche Belastung besteht und diese auch in der Prognose bis 2025 erhöht wird; die Ansiedelung des Frischezentrums wird aber durch die dargestellten Maßnahmen zur Steuerung nicht zum Kollaps führen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsgutachten im Internet abrufbar ist. Dort ist auch zu erkennen, dass in Junkersdorf einige Straßen deutlich entlastet werden.

Die Synchronisierung zwischen verkehrs- und schalltechnischer Untersuchung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt; bisher ging es lediglich darum, Fakten aufzuzeigen.

N.N. 16 wiederholt, dass noch eine Menge Arbeit bevor steht. Er hätte sich dahingehend gewünscht, dass mehr Arbeit im Vorfeld geleistet worden wäre, um dem Bürger eine konkretere Vorstellung präsentieren zu können. Zudem hätte die verstrichene Zeit besser genutzt werden können.

Herr Harzendorf weist darauf hin, dass im Rahmen des Verkehrsgutachtens bereits eine Vielzahl an Veranstaltungen stattgefunden hat. Zudem sind Absprachen mit den Nachbargemeinden erfolgt. Es gibt sogar ein im Auftrag des Erftkreises erstelltes Gutachten, welches das hier erstellte Gutachten als plausibel einstuft.

N.N. 17 wohnt in Frechen und glaubt, dass die Planung für Köln sicherlich gut ist, aber die Nachbarstädte belastet werden. Prognosen sind eh immer schwierig und für Betroffene nicht nachvollziehbar. Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit sollten die Nachbargemeinden frühzeitig eingebunden werden.

N.N. 18 greift nochmals den Vergleich zum Frischezentrum Frankfurt auf. Es wurde ja erwähnt, dass großemäßig ein Vergleich möglich ist, verkehrstechnisch jedoch nicht. Ein gutes Autobahnnetz und der Flughafen liegen in Frankfurt in unmittelbarer Nähe. Die Händlerstruktur in Frankfurt ist eine andere; dort ist die Tonnage verkleinert worden. Hier wird die Fläche verkleinert, obwohl die Händler damit nicht einverstanden sind, müssen sie damit leben. Die ausgeführten Verkehrssituationen werden in Frage gestellt, da der An- und Ablieferverkehr sehr wohl mit dem Berufsverkehr kollidiert, so dass der Verkehrsinfarkt vorprogrammiert ist.

N.N. 19 ist nicht mehr im Saal. Er schreibt, er habe kein Vertrauen in flankierende vorausschauende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, z.B. Sprinter.

N.N. 20, Ortsvorsteher von Stotzheim / Sielsdorf ergreift das Wort.

Er gibt an, dass Kontakt zwischen Köln und Hürth bzw. Frechen besteht: Herr Borjans war bereits in beiden Stadträten und das Verkehrsgutachten wurde in Frechen vorgestellt. Fakt jedoch ist, dass die Stellungnahme nicht nachvollzogen werden konnte. Durch den Rhein-Erft-Kreis veranlasst wurde dieses Gutachten überprüft. Als Ergebnis kam heraus, dass es nicht so widerspruchsfrei ist wie es hier dargestellt wurde. Es sind noch Lücken und Fragen offen, die perspektivisch nicht deutlich erklärt worden sind.

Die interkommunale Zusammenarbeit ist nicht so wie sie hier dargestellt wurde. In den drei Nachbargemeinden /-kreisen werden derzeit Resolutionen gegen die vorgelegte Planung erstellt.

Vor zwei bis drei Jahren hat er sich dafür eingesetzt, dass diese Flächen von Sielsdorf und Stotzheim zum Landschaftsschutzgebiet erklärt wurden. Es wurde Alleen aufgebaut zur besseren klimatischen Situation.

Der 2004 aufgestellte Bebauungsplan passte nicht und wurde jetzt passend gemacht und das zu Lasten der umliegenden Bürger, auch auf Kölner Stadtgebiet. Anliegen der Bürger werden nicht erhört. Es wird zu einer namentlichen Abstimmung im Stadtrat geraten. Sofern der 2004 aufgestellte Bebauungsplan nicht bestehen bleibt, wird es zu Klagen kommen.

Herr Harzendorf bestätigt, dass er im Umland auf Veranstaltungen war und diese auch immer kontrovers verlaufen sind, was aber auch am Thema liegt. Er bestätigt auch, dass das Verkehrsgutachten dort intensiv erstellt und begleitet wurde, und die dort geäußerten Wünsche berücksichtigt wurden. Somit scheint das Verkehrsgutachten bis hier her schon plausibel. Es ist jedoch nicht ausreichend, da weitere Planungen bevorstehen, was aber auch in der derzeitigen Planungsphase normal ist. Natürlich gibt es unterschiedliche Meinungen, die auch kritisch sein können.

Frau Müller erläutert auf Anfrage, dass Anmerkungen sowohl für den Flächennutzungsplan als auch für den Bebauungsplan gültig sein können, wenn dies entsprechend vermerkt wird. Maßgeblich ist das, was kenntlich gemacht wurde.

N.N. 21 merkt an, dass derzeit auf der Gleueler Straße 60,4 Dezibel Lärmbelastung gemessen werden. Zukünftig sind 64 Dezibel zu erwarten, was oberhalb jeder vorgegebenen Grenze liegt. Was wird einem Anwohner geraten zu tun?

Herr Harzendorf verweist auf die bereits dargestellten Ausführungen. Es gibt Messwerte mit Obergrenzen, die eingehalten werden müssen. Ist dies nicht der Fall, sind entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Herr Sökeland bestätigt, dass zu prüfen ist, ob die Werte gesundheitsgefährdend oder –verträglich sind. Wie Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms aussehen können, ist zu prüfen. Schallschutzwände sind hier ggf. auch zu thematisieren.

N.N. 22 ist nicht mehr anwesend. Er fragt, ist der Landesbetrieb Straßen bzw. Straßen NRW beteiligt worden, möglicher Rückstau auf Abfahrten u. BAB, reicht hier die Aufstellfläche der Abfahren?

N.N. 23 stimmt den Vorrednern zu. Er stellt die von Herrn Harzendorf vorgestellten Gutachten in Frage und behauptet, dass teilweise falsch referiert wurde. Aus einem Seminar hat er erkannt, dass es falsch ist, sich auf Gutachten zu stützen bei gleichzeitiger Ignoranz von Bauchgefühlen.

Inwieweit berücksichtigt das Lärmgutachten für den Frischemarkt auch das bei der DHL?
Wurden saisonale Schwankungen bei der DHL berücksichtigt?

Herr Sökeland nimmt Stellung. DHL ist dahingehend berücksichtigt, dass auf die Daten des Verkehrsgutachtens zurückgegriffen wurde und verweist auf seine bisherigen Ausführungen. Sämtliche Werte sind Durchschnittswerte, so dass saisonale Schwankungen verankert sind, aber nicht explizit aufgeführt werden.

Herr Malik erläutert, dass bei Erstellung des Verkehrsgutachtens noch nicht klar war, dass DHL sich dort ansiedeln möchte. Es wurden jedoch zu erwartende Verkehrs-Prognosen für Gewerbegebiete berücksichtigt.

N.N. 24, Frage ist schon beantwortet.

N.N. 25 ist nicht mehr anwesend und fragt schriftlich: Wird auch Lichtemission berücksichtigt? Wie wird erhöhter Durchgangsverkehr Richtung Frechen auf der Toyota-Allee / Bachermer Straße verhindert? Wie ist die Straßenbahnquerung im Verkehrsgutachten berücksichtigt? Gibt es Lärmimmissionsberechnungen westlich der Bonnstraße in Frechen (=Bachem)?

N.N. 26 ist nicht mehr anwesend und fragt, welche Maßnahmen zur Konfliktbewältigung geplant sind?

N.N.27 ist Anwohnerin in Frechen-Bachem und weist nochmals darauf hin, dass es sich im geplanten Gebiet um Boden mit hoher Güteklasse handelt. Mit der geplanten Neuversiegelung geht eine Klimagefährdung einher. Es muss bedacht werden, dass die Gefahr besteht, dass das Klima im Sommer unerträglich wird.

Für Frechener Anwohner wird eine Fahrradtrasse nach Köln, die im Grünen liegt, zerstört. Die Summe aller heute Abend geäußerten Bedenken muss berücksichtigt werden. In ihren Augen gibt es nichts, was für eine Ansiedlung des Frischezentrums in Marsdorf spricht.

Frau Müller bestätigt nochmals, dass die Frist für weitere Einwände bis 17.07.2015 verlängert wird. Sie weist darauf hin, dass die hier gemachten Anmerkungen aufgenommen werden und eine zusätzliche schriftliche Eingabe nicht erfolgen muss. Ergänzungen können selbstverständlich eingereicht werden.

Auf die Frage, wo der Bebauungsplan ausliegt, wird angefügt, dass es zwei Verfahren gibt; zum einen die Änderung des Flächennutzungsplanes und zum zweiten die Aufstellung des Bebauungsplanes. Heute erfolgt der erste Beteiligungsschritt zu diesem formellen Verfahren mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch. Der Bebauungsplan ist derzeit noch nicht komplett ausgearbeitet. Die eingehenden Anregungen und Stellungnahmen werden bei der weiteren Ausarbeitung des Bebauungsplans und der FNP-Änderung berücksichtigt. Auch die Thematik der Eingriffs-/Ausgleichsregelungen ist für den Bebauungsplan noch differenziert auszuarbeiten. Im nächsten Beteiligungsschritt erfolgt die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch beider Pläne.

Frau Blömer-Frerker bedankt sich für die angeregte Diskussion und das Ausharren zu so später Stunde. Sie bedankt sich auch bei allen organisatorisch Beteiligten und schließt die Veranstaltung um 23:45 Uhr.

Frau Blömer-Frerker
(Bezirksbürgermeisterin)

Frau Seibüchler
(Schriftführerin)